

# 東北ブロックの現状と課題

## 1. 広大な国土、脊梁山脈、豪雪等が暮らしに大きく影響

東北地方は、広大な国土と豊かな自然環境や文化資源に恵まれ、大きなポテンシャル（潜在力）を有している。しかし、脊梁山脈や峠、豪雪等が地域間交流や人々の暮らしに大きな影響を与えているため、広域的な連携を強化し、個性を活かした活力ある地域づくりを推進していく必要がある。

- ・ 東北地方は、各県とも広大な面積を有しており、総面積は、約6万7,000km<sup>2</sup>で全国の約18%を占め、これは、四国・九州・沖縄を合わせた面積（約6万3,000km<sup>2</sup>）よりも大きい(図 )。
- ・ 東北地方の地形は、南北に並走する三列の急峻な山脈・山地によって地域が分断され、点在する小平野・盆地に主要な都市が存ることから、他の地域に比べ都市間距離が全国平均の1.4倍と長い。また、主要都市間を結ぶ一般国道が不通の場合に、約3割の区間で1時間以上の迂回による損失時間が発生する(図 、 、 )。
- ・ 地域間相互の連携や交流のために必要な規格の高い道路の整備率は低い状況となっている(図 )。
- ・ 東北地方の8割は豪雪地帯に指定されており、冬は積雪等による厳しい気象の地域である。このため、峠など雪による通行止区間が他の地域に比べて多く、積雪期の地域間交流や日常生活の妨げとなっている(図 、 、 、 )。
- ・ 都市間を結ぶ道路や幹線鉄道の一層の整備により東北地方の広さを克服し、地域の資源を有効に活用することで、地域間の連携の強化、地域の活性化を推進していく必要がある。

図 広大な国土

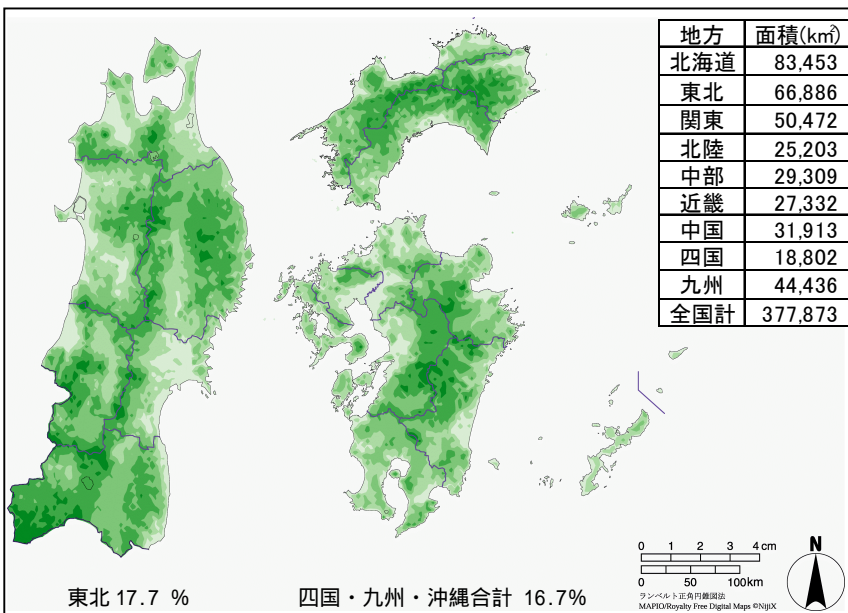
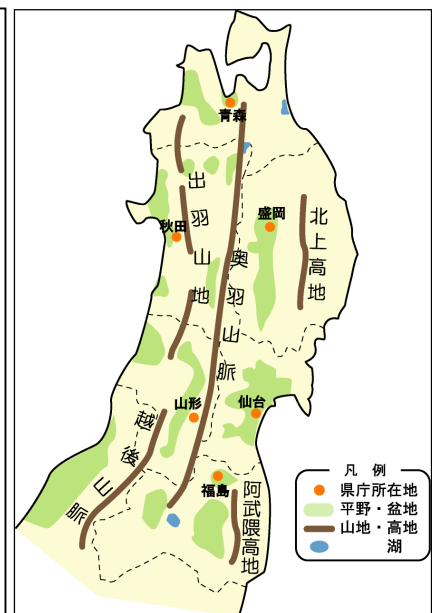


図 地域を分断する地形



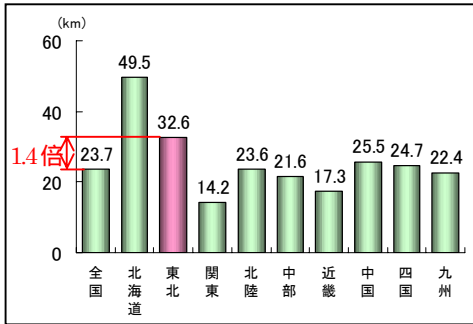
主要都市：地方生活圏中心都市。

迂回による損失時間：主要都市間を結ぶ最短(時間)ルートが高速道路となる場合は評価対象外とし算出した迂回損失時間の延長割合。

規格の高い道路：

- ・高規格幹線道路：高規格幹線道路は自動車的高速交通の確保を図るため必要な道路であり、全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路。
- ・地域高規格道路：全国的な高規格幹線道路網と一体となって、通勤圏の拡大や都市と農山村地域との連携の強化等による地域集積圏の拡大(連携機能)、高規格幹線道路を補完し、物資の流通、人の交流の活性化を促す地域集積圏間の交流(交流機能)を図り、港湾・空港との広域交流拠点や地域開発拠点等との連絡(連結機能)を図るための道路。

図 平均都市間距離



資料:国土交通省資料(平成12年国勢調査より作成)

図 一般国道不通時の迂回損失時間

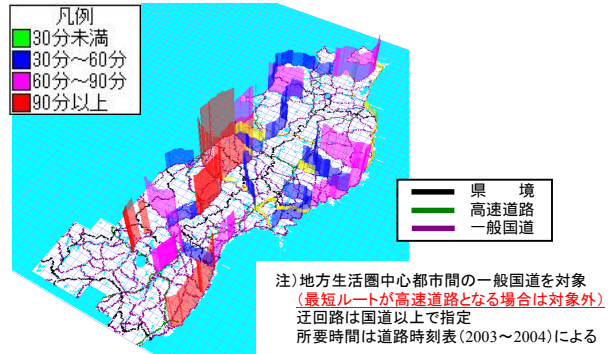
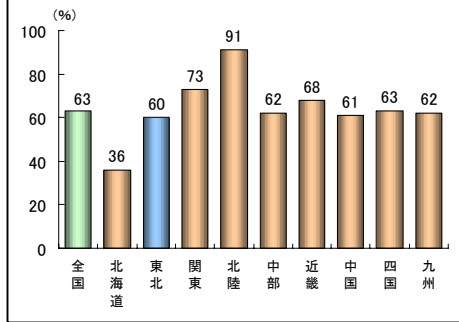
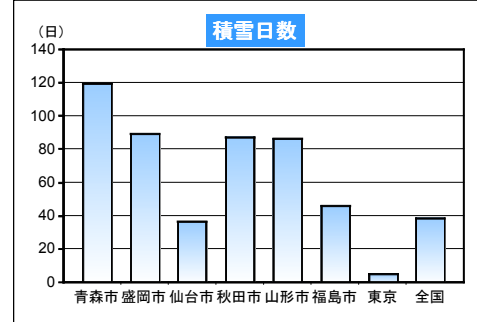


図 高規格幹線道路整備率 (国土開発幹線自動車道供用割合)



資料:国土交通省資料(平成15年3月末現在)

図 冬の厳しい気候



資料:理科年表(昭和46年~平成12年までの平均値)

図 東北の豪雪地帯

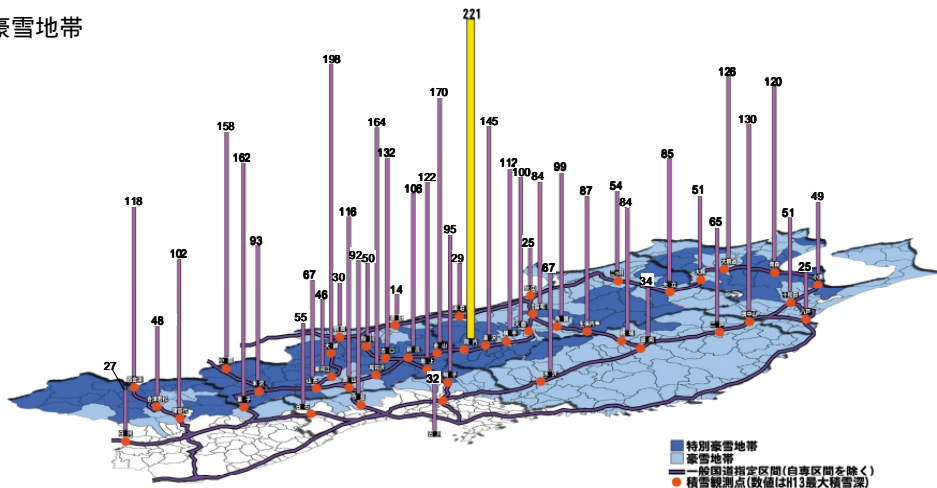


図 冬の道路状況

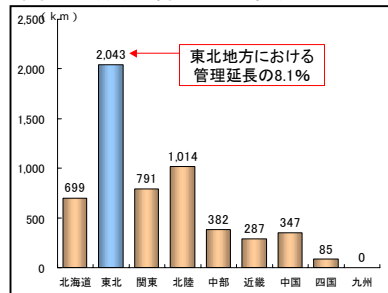


(危険な通学路の状況:  
国道13号秋田県横手市)



(地吹雪の状況:  
国道4号福島県桑折~国見間)

図 冬期通行止めの状況



資料:「冬期における一般国道等の通行不能区間」  
(道路交通情報センター平成14年3月、道路統計年報2002)

豪雪地帯:積雪が特にはなはだしいため、産業の発展が停滞的で、かつ、住民の生活水準の向上が阻害され、累年平均積雪積算値が5,000cm日以上の地域。

特別豪雪地帯:豪雪地帯のうち、積雪の度が特に高く、かつ、積雪により長期間自動車の交通が途絶する等により住民の生活に著しい支障を生ずる地域。

ア 積雪の度の要件

累年平均積雪積算値15,000cm日以上の地域が当該市町村区域の2分の1以上ある市町村またはその地域内に市役所または町村役場が所在する市町村。

累年平均積雪積算値が最高の地域にあっては、20,000cm日以上、最低の地域にあっては、5,000cm日以上で、かつ、単位面積当たりの累年平均積雪積算値が10,000cm日以上の市町村。

イ 積雪による住民の生活の支障の要件

自動車交通の途絶の状況等を総合的にみて、住民の生活支障度が著しい市町村(「豪雪地帯対策特別措置法」による特別豪雪地帯の指定基準:昭和54年内閣総理大臣決定)。